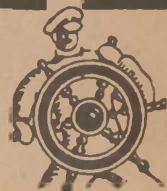
Cena egz. 25 zł.



MŁODZIEŻ MORSKA



LIGA MORSKA | Nr I WARSZAWA GDYNIA – Styczeń 1948 r. Rok IV | MARYNARKA WOJENNA

Z codziennej pracy rybaka (Do reportażu na str. 5-ej). Fot. W. Zubrzycki

Od Wydawnictwa

Dążąc do podniesienia dotychczasowego poziomu naszego pisma, rozszerzenia zakresu tematów ogólno-morskich, polepszenia strony graficznej i ilustracyjnej, jak również pozyskania sobie nowych współpracowników, przedstawiciele Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Marynarki Wojennej, po połączeniu swoich pism „Morze“ i „Marynarz Polski“ w jedno pismo p. n. „Morze i Marynarz Polski“, zdecydowali się również podciągnąć pod wspólną redakcję pismo „Młodzież Morska“.

Oddajemy do rąk Waszych, Kochana Młodzieży, ten pierwszy numer z myślą, że scalenie to powitacie z radością, bowiem zawsze zbiorowy wysiłek daje lepsze rezultaty. Prosimy Was o dalsze dowody zaufania i życzliwości, jak również o bliższą z nami współpracę, przez nadsyłanie Swoich uwag, odnośnie podniesienia poziomu pisma.



TREŚĆ
niniejszego numeru



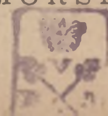
Morze czeka nas... — W marynarskiej świetlicy. — Wśród ryb i rybaków. — Państwowa Szkoła Morska. — Mikrofon w służbie morza. — Chwila w porcie (reminiscencje). — Historia wypraw polarnych od XVI w. do „Czeluskina“. — Modelarstwo. — Fotoreportaż: Spotkanie w stoczni. — Ciekawostki, Kronika, Szachy, Sport.

...a gdy przeczytasz „MŁODZIEŻ MORSKĄ“ zainteresuj się nowym n-rem pisma



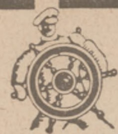
TREŚĆ: Struktura polskiej floty handl. — O pewnym desancie... — Narodziny kutra. — Wojna radziecko-niemiecka na morzach. — Hydrolodolamacze. — „Pekińczycy“. — Walka o władztwo mórz. — Regulamin żeglarskich stopni sport. — Okręt czy samolot? — Miesiąc na Wybrzeżu, Akcja letnia L. M., U naszych przyjaciół, etc.
24 STRONY — OK. 40 ZDJĘĆ — CENA ZŁ. 30.

UWAGA! Do niniejszego numeru załączamy SPIS ARTYKUŁÓW, ZAMIESZCZONYCH w Nr. Nr. 1 (1945) DO 12 (1947) „MŁODZIEŻY MORSKIEJ“.





MŁODZIEŻ MORSKA



Warszawa — Gdynia

STYCZEŃ 1948 r.

Nr. 1. Rok IV.

Morze czeka nas!

Na przełomie roku 1947/48 w ślad za meldunkami o wykonaniu programu prac, w ramach trzyletniego narodowego planu gospodarczego, składanymi przez poszczególne gałęzie przemysłu rodzimego, przyszły meldunki z Wybrzeża. Nie było w nich ani joty „radosnej twórczości“ ale realne, pozytywne wyniki codziennych trudów pracowników morza.

Rozwarliśmy dla naszych statków wrota na daleki świat. Bandera polska zawitała do portów ZSRR, Szwecji, Danii, Belgii, Holandii, Anglii, Francji, do portów Lewantu i Północnej Afryki, Północnej i Południowej Ameryki. Witają ją i oczekują z niecierpliwością, bo wiezie cenne dla tych krajów ładunki. 45 statków dalekomorskich jest w stałej służbie mórz, a w tym 35 towarowych. Wywiozły one już 7 milionów ton węgla, wykonywując w 104,3% plan eksportu tego tak poszukiwanego przez obcych surowca. Ponad 200.000 ton wynosi tonaż naszej floty handlowej już dziś, przerastając dwukrotnie tonaż przedwojennej Polski.

Odbudowa Wybrzeża, portów i ich urządzeń, zaludnienie Wybrzeża i stworzenie ośrodków szkoleniowych — to wielkie dzieło, jakiego dokonała w tym czasie Polska Ludowa. Ale kto wie, czy nie większym dziełem było znalezienie odpowiednich ludzi, którym powierzono sprawy odbudowy, ludzi, którzy potrafili przykładem swym porwać do pracy innych. Dziś u warsztatu pracy dla morza stoją wielotysięczne rzesze, rozmiłowane w swoim zawodzie.

O pracy na morzu marzy dziś niemal całe młode pokolenie, nie zawsze zdając sobie sprawę z przedmiotu swych tęsknot. Marzą o pływaniu na statkach, czy okrętach, odbywaniu podróży dalekomorskich. Marzą o tym, by budować dla Polski statki i okręty. W wyobraźni ludzkiej, zarówno młodej jak i starszej, marynarz i okręt personifikują morze. Ale służba nie kończy się na tym. Morze jest warsztatem pracy wielorakiej i skomplikowanej, w którym wszystkie prawie zawody i specjalności znajdują zastosowanie i zatrudnienie.

O jednym nie wolno zapomnieć. Morze nie znosi nieuków, i blagi. Pracownicy morza stoją dzień w dzień w walce z żywiołem, który wymaga nieustannie ujarzmienia. Próba sił w tej walce na pozór nierównej musi wypaść na korzyść człowieka. Tego człowieka trzeba przygotować do walki. Obok hartu ducha, siły mięśni, niespożytej energii, potrzeba mu wiedzy. Tę wiedzę dają szkoły morskie, kursy specjalne, przeszkolenia.

Wiedzy o morzu służą nasze wydawnictwa, zadaniem których jest przygotowanie młodego pokolenia do pracy na morzu, do pracy zawodowej, pomocniczej, do stworzenia uświadomienia morskiego wśród całego społeczeństwa. Wiedzę o morzu musimy rozpowszechnić. Musi ona dotrzeć nawet pod strzechy. Ale fach morski pozostawmy wybranym, najlepszym spośród nas, którzy zdadzą egzamin szkolny i życiowy. Z dwutysięcznej rzeszy kandydatów, Państwowa Szkoła Morska wybrała tylko 160 uczniów. Garną się młodzi poborowi do Szkół Specjalistów Morskich Marynarki Wojennej, starsi do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej. Z grona tysiąca kandydatów do Państwowego Centrum Wychowania Morskiego tylko 80 chłopców przechodzi na kurs przygotowawczy (wstępny) do Państwowej Szkoły Morskiej. Selekcja jest bardzo sumienna. A co począć z tymi, których spotkał „zawód“, którzy nie dostali się do Szkoły Morskiej?

Pola do pracy na morzu i Wybrzeżu nie brak. Przeszkoleniem ludzi surowych, ale zamiłowanych do pracy, zajęły się nie tylko czołowe uczelnie. Kursy wiedzy praktycznej dla zawodów, związanych z techniką, organizują większe stocznie, zakłady pracy. Wciąż jeszcze brak nam fachowców. Jeżeli zdecydujemy się pracować dla spraw z morzem związanych, znajdziemy możliwości przeszkolenia i odpowiedni warsztat. A wyjście na morze jako szczyt marzeń, da się również zrealizować. Stoją otworem kluby sportowe, żeglarskie. I one szkolą członków, choć nie zawodowo, ale na poziomie równym zawodowstwu.

Niech więc ta względnie mała szansa dostania się do Szkoły Morskiej nie odstrasza od morza. Bądźmy gotowi do objęcia służby na morzu w każdym charakterze, jakiego wymagać będzie od nas służba Ojczyźnie. I z całym zapałem uczmy się, poznawajmy sprawy morskie, pogłębiajmy wiedzę o morzu. Bo to jest potrzebne dziś Polsce. Musimy dla spraw morza pozyskać c a ł e społeczeństwo. To zadanie postawmy przed sobą w bieżącym roku. Od tego zależy szybkie zrealizowanie idei morskiej Polski Ludowej.

S. Z. Z.

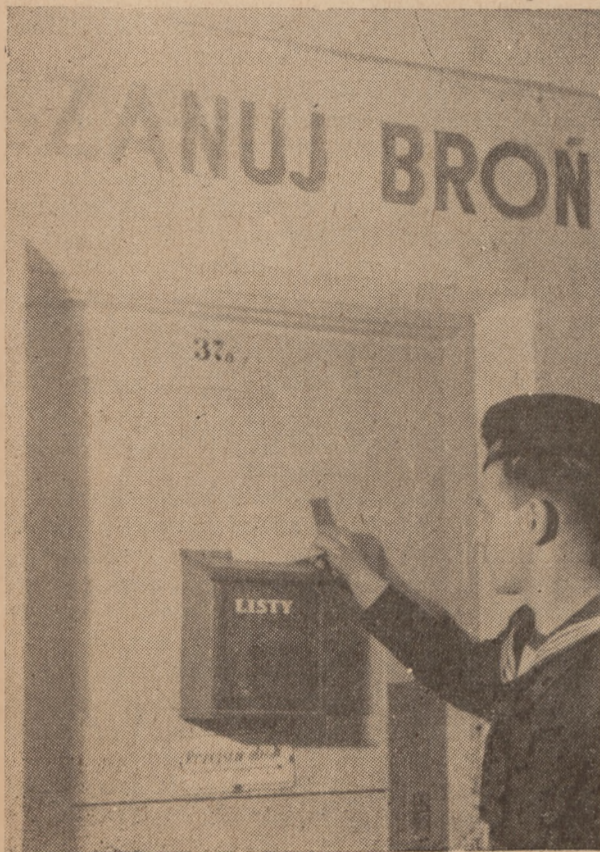
W marynarskiej świetlicy

Monotonny plusk fal, odbijających się o kamienne nabrzeże przystani portu wojennego, uderza wraz ze świstem porywistego, morskiego wiatru, o szyby długiego budynku, rozciągniętego wzdłuż nabrzeża. Mieści się tu świetlica łączności Marynarki Wojennej.

W jasnej, obszernej sali gromadzą się wieczorami marynarze i podoficerowie różnych jednostek. Często zaglądają tu i „prawdziwe wilki morskie" z jednostek pływających, nawet „podwodniacy" od czasu do czasu składają, nieoficjalne co prawda, ale tym milsze wizyty „morskim drucikom".

Wraz z grupką marynarzy, strzepnąwszy w przedsionku śnieg z butów, wchodzimy do środka świetlicy. Po chwili, gdy wzrok oswoił się z jasnością, rozglądamy się po dużej sali, zapełnionej marynarzami. Siedzą grupkami przy stolikach, lub stoją przy ścianach i oknach. Ciche szepty i szmery przecina od czasu do czasu salwa zdrowego, marynarskiego śmiechu. Trwa jednak krótko bo nie można przeszkadzać innym, którzy w skupieniu rozgrywają jakąś partię, lub czytają książki i gazety.

Przy stoliku szachowym panuje absolutna cisza, z rzadka tylko przerywana uwagami natrętnych kibiców. Skupienie najwyraźniej maluje się na twarzy grających. Szachy, to nie tylko zabawa, ale i ćwiczenie umysłowe, podobne często do ćwiczeń taktycznych na morzu. „Garde!" woła z przejęciem jeden z partnerów. Tym razem młodemu marynarzowi zgrabnym manewrem udało się ocalić królowę i przejść następnie do kontrataku wieżą. Minie jednak jeszcze niejedna godzina, nim skomplikowana operacja doprowadzi nareszcie do takiej sytuacji, że można będzie po raz ostatni powiedzieć „szach... i mat!". Uśmiech zadowolenia pojawia się na twarzy zwycięzcy, bo marynarze pasjonują się walką i zadaniami strategii, choć rozgrywają się one na szachownicy. Jutro będą brać udział w podobnych ćwiczeniach na zaskoczenie, atak i obronę, ale już na pokładach swych okrętów. Od czasu do czasu urządzane są w świetlicy generalne batalie szachowe między marynarzami z łączności i z okrętów. Wtedy stoliki szachowe stają się ośrodkiem zainteresowań całej świetlicy.



Dziś jednak każda grupka zajmuje się wyłącznie sobą. Tu grają w domino, tam w warcaby, gdzie indziej zaś toną w ciekawych książkach, lub pismach. „Ha, różne są gusta" — mówi kierownik świetlicy, bosman Litwin. Stara się on nie tylko urozmaicić swym chłopcom długie zimowe wieczory, ale dba również o estetykę świetlicy, wykorzystując swe zamiłowania i zdolności artystyczne dla upiększenia sali. Wygląda ona naprawdę bardzo



efektownie. Ozdoby ścienne są wykonane tak starannie i z takim artystycznym smakiem, że mimowolnie przyciągają wzrok każdego z obecnych. Jest także, ciesząca się poczytnością, bogato ilustrowana gazetka ścienna, opisująca pełne trudów, lecz wesołe życie marynarzy.



„Po kątach rozstawiły się" grupki gawędziarzy, opowiadających z werwą i dowcipem swe prawdziwe i wymaginowane przygody morskie. Nie zrażając się przycinkami i żartami kolegów opowiadają, jak to zdobywali biegun i... młode Eskimoski, lub nieznane wyspy afrykańskie. Wiadomo — marynarska „lipa", jakby powiedział Wiech. Nie wszyscy marynarze są rozmowni, spotyka się także choć rzadziej, „osobniki sentymentalne" jak to określają ich z niezłośliwą ironią koledzy. Ot, teraz np. — stoi przy oknie jakiś marzyciel „z głową, opartą na chłodnej tafli szyby" i to chłodne szkło, jak widać mało pomaga. Patrzy chłopczyna w ciemną dal, rozmarzony wzrok biegnie przez nabrzeże, przystań, mija falochrony i wypływa na migocące fale. Może marzy mu się wielka morska przygoda, może daleka bezludna wyspa, a może... młode dziewczę, które zostało w rodzinnej wsi, czy miasteczku...

Taka tęsknota musi znaleźć ujście. Siada więc młody marynarz przy stole i gorączkowo, będąc głuchym i ślepym na otoczenie, pisze list — do swej wybranki serca, a może do ukochanej, stroskanej matki...

Z przejęciem i namaszczeniem wkłada się taki list do skrzynki pocztowej, zawieszonej na drzwiach świetlicy. W nim bowiem zawarte są uczucia i pociecha, tęsknota i radość, streszczona w kilku słowach

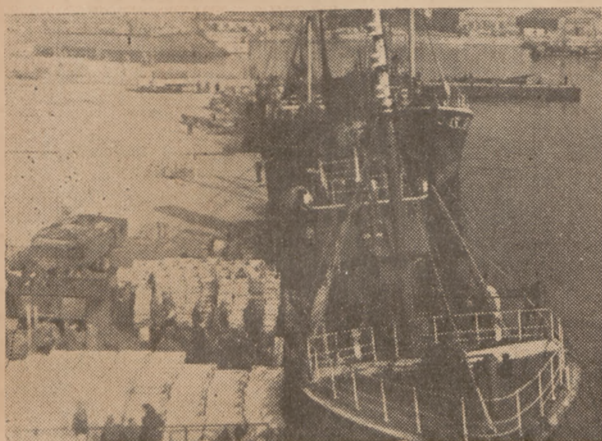
Jot-wu.

WŚRÓD

RYB i RYBAKÓW

Port rybacki pracuje dzień i noc, tak jak pracuje nieprzerwanie każdy port na Wybrzeżu. Podobnie pracuje rybak. Jeden wypływa na nocny połów, inny łowi w dzień, lecz strumień świeżej ryby nieprzerwanie płynie do konsumenta, do przetwórni, czy wędzarni. Toteż, o którejkolwiek godzinie znajdziemy się na terenie portu rybackiego, widzimy żywą krzątaninę. Dziś jest podobnie, mimo tego, że grudniowe popołudnie jest chmurne i wietrzne, że po zatoce pędzą grzywacze białej piany, że siąpi drobny lecz uporczywy kapuśniaczek.

Przed szarym gmachem chłodni rybnej przycumował u nabrzeża jeden z naszych trawlerów, „Jupiter", który przywiózł z ostatniego



Trawler przybił do nabrzeża

połowu kilkadziesiąt ton świeżej ryby. Załoga krząta się po pokładzie. Z otwartego luku sypią się niemal skrzynki z rybą i pękate kosze, lądując na platformie samochodu ciężaro-



Połów udał się

wego. Rybacy śpieszą się, gdyż na ten transport czeka fabryka konserw, czekają sklepy w mieście, czeka daleka Warszawa. Auto za autem porywa dziesiątki skrzyń. Równocześnie



W porcie rybackim

zaś część transportu, przeznaczona dla konsumenta w stanie surowym, ginie w otwartych drzwiach jednego z magazynów chłodni. Te wyjdą na rynek za dwa, trzy dni, gdy w wypadku sztormu kutry nie będą mogły łowić. A sztormy jesienne mają to do siebie, że często następują jeden po drugim, wtedy też przypływ świeżej ryby maleje.

Skrzypi winda bomowa, wyciągając z drugiego luku beczki z soloną na morzu rybą. Te pójdą do fabryki celem sprawdzenia zasolenia, lub do przeróbki na konserwy. Rybacy, w długich gumowych butach i rybackich kurtach, śpieszą się. Ich charakterystyczne granatowe wełniane czapki z pomponami, chwieją się na wietrze, pot ciecze z czół, pracują bez wytchnienia. I szyper także, zakasał mimo zimna rękawy i taszczy, wraz z innymi, skrzynię za skrzynią, przynaglając do pośpiechu. Wreszcie — stoop! — ostatnia skrzynia wychyla się z luku, winda z głośnym sapaniem staje. Charakterystyczne dla rybaka otarcie ręką potu z uznojonego czoła, papieros i znów do roboty. Trzeba przecież umyć zabrudzony pokład, przewiesić mokre sieci do dalszego suszenia, uprzątnąć sprzęt pokładowy. Wtedy kucharz poczęstuje wszystkich lampką wódki, lub gorącą kawą, kończąc tym samym wyładunek...

(Dokończenie na str. 10)

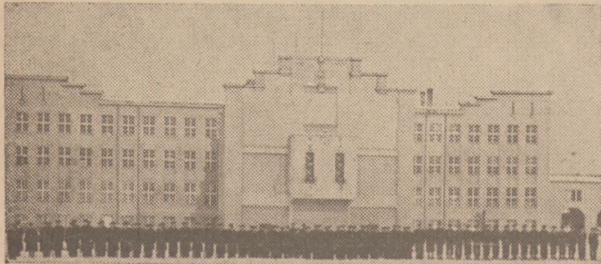
Państwowa Szkoła Morska

Wobec faktu zasypywania przez Czytelników wszystkich istniejących pism morskich listami z pytaniami, odnoszącymi się do Państw. Szkoły Morskiej, Redakcja naszego pisma uzyskała poniższe, autorytatywne dane, dotyczące wspomnianej uczelni. W pierwszym reportażu ujmiemy całokształt zagadnień, dotyczących Wydziału Mechanicznego PSM w Gdyni. W następnym — potraktujemy Wydział Nawigacyjny w Szczecinie.

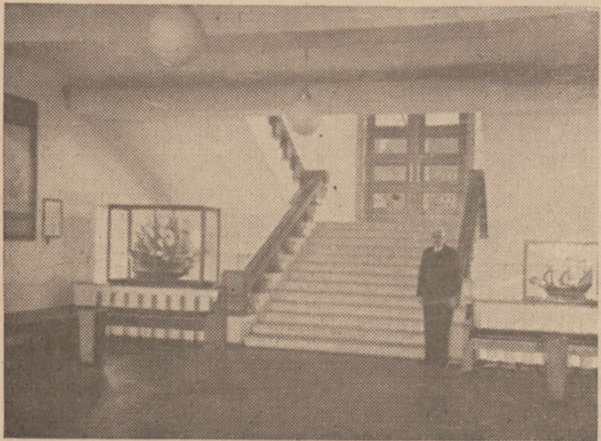
Informacyj, dotyczących organizacji i programu nauczania udziela nam zasłużony, długoletni Kierownik Nauk Szkoły, inż. Witold Komocki.

Jaki jest charakter P. S. M. i jakie są jej zadania?

P. S. M. w Gdyni jest szkołą zawodową typu licealnego, podlega Ministerstwu Żeglugi. Zadaniem Szkoły jest przygotowanie oficerów - mechaników okrętowych Marynarki Handlowej.



Fronton budynku P S M



W hallu szkoły

Jaka jest organizacja nauczania i jakie uprawnienia daje Szkoła?

Nauka w Szkole trwa 3 lata. Okres szkolenia rozpoczyna się natychmiast po egzaminach wstępnych, które odbywają się na początku sierpnia każdego roku. Całkowite ukończenie Szkoły i zdanie obowiązujących egzaminów daje po nabyciu przewidzianej ustawą praktyki kwalifikacyjnej — prawo otrzymania dyplomu oficera-mechanika okrętowego III klasy.

Jakie są wymagania dla nowowstępujących?

a) Wiek od lat 16 do 20. Kandydaci w wieku od 20—25 lat mogą być przyjęci tylko w wypadku, o ile przedłożą dowody, usprawiedliwiające przekroczenie wieku, spowodowane wojną i okupacją.

b) Ukończenie 4-klasowego gimnazjum ogólnokształcącego, względnie innego równorzędnego.

c) Ukończenie w lecie danego roku Kursu Pracy Morskiej w P. C. W. M. z wynikiem co najmniej dobrym.

d) Komisja składająca się z przedstawicieli P.S.M. i P. C. W. M. na podstawie wyników Kursu Pracy Morskiej — kwalifikuje kandydatów dopuszczonych do egzaminów konkursowych do Szkół Morskich.

e) Kandydaci zakwalifikowani do egzaminów konkursowych przed przystąpieniem do nich są poddani ścisłym badaniom lekarskim i psychotechnicznym przez specjalną komisję lekarską w PSM według wymagań służby w Marynarce. Komisja kładzie nacisk na dobry stan uzębienia.

f) Kandydaci składają egzaminy konkursowe z języka polskiego i z fizyki, matematyki w zakresie gimnazjum ogólnokształcącego. Programy i wzory podań wysyłane są na żądanie. Podania należy nadsyłać do 10 maja br.

Nowo przyjęci kandydaci natychmiast zostają zaokrętowani na statek szkolny do odbycia żeglugi portowej. Dopiero po jej odbyciu i dodatniej opinii Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej — zalicza się kandydata w poczet uczniów P. S. M.

Kto ma pierwszeństwo przy równych kwalifikacjach:

1) Sieroty po poległych podczas wojny, wśród nich w pierwszym rzędzie po marynarzach i pracownikach morza.

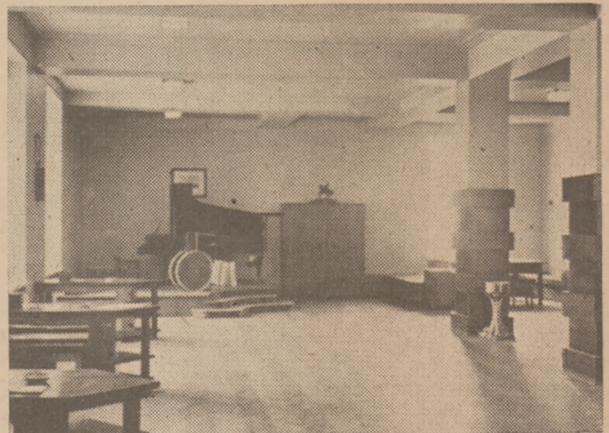
2) Członkowie demokratycznych partii politycznych i związków młodzieżowych, o ile posiadają skierowanie polecające od wojewódzkich zarządów tych organizacji.

3) Absolwenci gimnazjum mechanicznego.

4) Ponadto w roku bieżącym pierwszeństwo w przyjmowania do PSM będą mieli absolwenci Szkoły Jungów P.C.W.M. w Gdyni.



Ćwiczenia z elektrotechniki



Fragment świetlicy

Jakie są koszty nauki i utrzymania?

Nauka w Szkole jest bezpłatna. W Szkole obowiązuje internat. Zakwaterowanie, wyżywienie w internacie odbywa się na koszt Państwa w formie zwrotnego stypendium.

Jaki jest regulamin?

W Szkole i na statkach obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej. Pobyt w Szkole nie zalicza się jednak do służby wojskowej. Uczniowie korzystają z odroczenia służby wojskowej do czasu ukończenia Szkoły.

Jaki jest skład liczebny Szkoły?

Szkoła liczy 163 uczniów i 3 wolnych słuchaczy, 14 profesorów, 5 instruktorów warsztatowych, 3 wychowawców i 1 inspektora wychowania.

Jaki jest program nauczania?

Nauczanie jest 2-stopniowe. Kandydaci wstępują do PCWM, a później do PSM. Program zajęć zawiera następujące przedmioty: budowa okrętów, chemia, elektrotechnika, fizyka, gospodarka maszyn., higiena, historia, jęz. angielski, język polski, kreślenie, matematyka, materiałoznawstwo, mechanika teoret. i stosowana, mechanika okrętowa, prawo morskie, radiotelegraf, silniki spalinowe, technologia, teoria okrętu, religia, termodynamika — turbiny, wytrzymałość materiałów, warsztaty.

Warsztaty dzielą się na działy:

1) Ślusarski, 2) obrabiarek, 3) spawanie, 4) montażowy, 5) kuźnia — dział kowalski, 6) stolarnia.

W ciągu 3 lat studiów w Szkole uczniowie mają w sumie 650 godzin zajęć warsztatowych.

Poza tym po przejściu z 1 — 2 kursu zajęcia praktyczne odbywają się w maszynowniach morskich statków handlowych. Po przejściu z 2 — 3 kursu uczniowie praktykują w warsztatach mechanicznych stoczni okrętowych. W 1947 roku Szkoła uzyskała zezwolenie na wysyłanie uczniów na praktykę do Anglii (Glasgow) i do Danii — (Kopenhaga). Letnia praktyka trwa od pierwszej połowy do końca sierpnia. We wrześniu są wakacje, a 1 października zaczyna się nowy rok szkolny.

„Wszystko to ma na celu — jak oświadczył nam dyrektor PSM, Garnuszewski — pokazać morze nie „na różowo", jak go opisują poeci, lecz „na szaro" od strony, która najmniej wabi. Potrzebujemy zahartowanych, silnych i wytrwałych. Te wszystkie trudności to „zimna woda" na głowę fantastów, którzy zamiast przyjemności odwiedzania portów, upajania się morzem itd. zaczynają od szorowania pokładu, noszenia węgla, cegły, od skromnej i ciężkiej funkcji palacza. „Im trudniej w nauce, tym łatwiej w pracy". To sprawdzona dewiza, wierzę w nią i stosujemy ją u nas".

Jakie są możliwości awansu, po ukończeniu Szkoły?

Po ukończeniu PSM absolwenci pracują jako asystenci na statkach żeglugi handlowej. Po uzyskaniu cenzusu, który stanowi 30 miesięcy, Komisja Kwalifikacyjna przyznaje asystentowi dyplom oficera mechanika okrętowego 3 klasy. Po dalszych 24 miesiącach pływania, może otrzymać dyplom oficera mechanika okrętowego 2 klasy. Następne 24 miesiące pływania upoważniają do otrzymania dyplomu oficera mech. okr. 1 klasy. Wyszedł już dekret, który ma być zatwierdzony przez Sejm, zgodnie z którym absolwenci PSM. po 7 latach praktyki i przesłuchaniu odpowiedniego kursu teoretycznego, który prawdopodobnie będzie trwać 9 miesięcy, otrzymają tytuł inżynierów.

Czy na terenie Szkoły prowadzone są kursy dokształcające dla specjalistów morskich?

Owszem. Szkolimy fachowców bez wymaganego wykształcenia z 5-letnią praktyką morską. Kursy te trwają:

3 miesiące dla maszynistów II klasy —

4 miesiące dla maszynistów I klasy. —

Podobne kursy Szkoła prowadzi dla szyprów, trwają one:

3 miesiące dla szyprów II klasy —

4 miesiące dla szyprów I klasy. —

Aby być przyjętym na te kursy, należy mieć ukończone 7 klas szkoły powszechnej, lub zdać egzamin wstępny języka polskiego i matematyki w zakresie 7 klas. Ponadto od stycznia w Szkole zakwateruje się 80 uczniów P. C. W. M. na kurs wstępny do PSM.

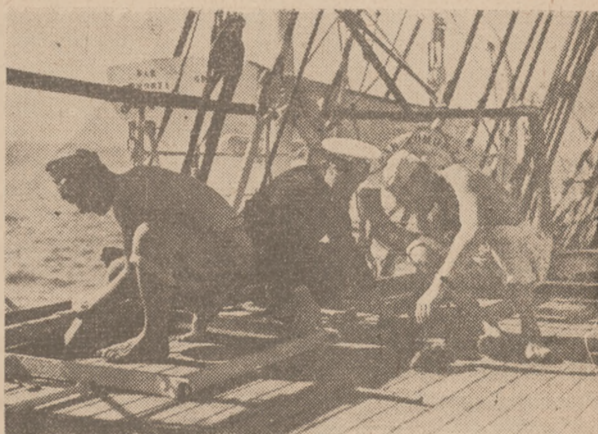
Zdjęcia PSM. *R. G.*



Dyr. PSM A. Garnuszewski



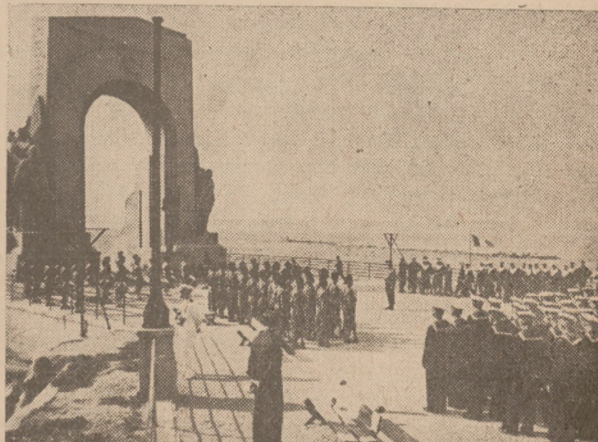
Kier. Nauk inż. W. Komocki



Praktyka: zajęcia na pokładzie Fot. F. Staszewski



Ćwiczenia gimnastyczne



Rejs: uczniowie PSM w Marsylii Fot. F. Staszewski

Mikrofon w służbie morza...

Bosmat Bosek jest młodym marynarzem, ale za to doświadczonym „specem od łączności". Stoi oto przed zawieszonym na ścianie sali wykładowej wykresem, objaśniając działanie aparatu telefonicznego. Jest instruktorem kursu podoficerskiego łączności Marynarki Wojen-



Instruktor egzaminuje kursanta

nej, nic więc dziwnego, że każde słowo jego wchłaniane jest pilnie przez kursantów. Trzeba wiedzieć, że są to niezwykli kursanci. Mają już za sobą twardą szkołę życia żołnierskiego, niejeden walczył z Niemcami. Teraz pragną uzyskać wyższy stopień wyszkolenia, chcą zostać podoficerami łączności w Marynarce Wojennej, a to już jest nie lada wyróżnienie.

W skupioną ciszę sali wykładowej padają słowa instruktora:

— Łączność jest niezbędna dla Marynarki Wojennej, równie jak i dla Wojsk Lądowych Radiotelegrafiści pełnią odpowiedzialną służbę na pokładach okrętów, wy telefoniści i telegrafiści obsługiwać będziecie porty wojenne, baterie nadbrzeżne i inne lądowe oddziały marynarki.

Po takim wstępie rozpoczyna się już właściwy wykład — o aparatach telefonicznych, telegraficznych, o podłączaniu baterii, o przekładaniu linii i o wielu innych dziedzinach służby łączności. Nie zawsze łatwo jest skupić uwagę kursantów na temacie, zwłaszcza gdy dzień jest słoneczny i promienie wpadają przez okna do jasnej sali, pociągając wzrok chłopców, hen, ku leżącemu w dole portowi i morzu. A już najwięcej kłopotu ma z nimi młody bosmat, gdy z pobliskiej przystani wypływa na rejs jakiś okręt. Wtedy chłopcy nie mogą się powstrzymać od spoglądania w okno. Zobaczyć jak odbija od nabrzeża, jak manewruje, lub jak mu w tym pomaga holownik — to właściwie dla nich nie nowość, ale zawsze interesujące. Przecież każdy z nich po cichu marzy o tym, by dostać się na okręt, stać się „pokładowym", a nie „lądowym marynarzem". Co prawda instruktor nieraz tłumaczy im, że służba na brzegu jest równie ważna, to jednak serca młodych chłopców rwą się na morze.

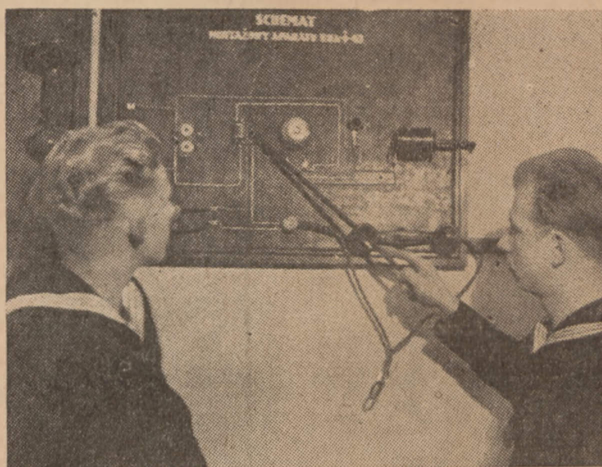
— Marynarz Głowacki — do tablicy! — Ostra komenda instruktora, wywołuje jednego z kursantów, przywracając spokój w sali. Głowy powracają znów do poprzedniej pozycji, wzrok odrywa się od okien i zatrzymuje na niewielkiej, czarnej tablicy. Zainstalowany został na niej cały aparat telefoniczny w przekroju. Zadaniem kursanta jest powtórzenie wykładu o działaniu i budowie tego aparatu.

Ujmuje spokojnie podaną przez bosmata wskazówkę i opisuje dokładnie cały schemat, przedstawiony na tablicy.

„Prąd elektryczny otrzymywany z baterii podłączonych do aparatu, przepływa tędy — wskazówka trzymana w ręku pokazuje odpowiedni przewód, — zasilając elektromagnes dzwonka telefonicznego..." Objaśnienia marynarza są dokładne i wyczerpujące. Instruktor nie kryje swego zadowolenia z odpowiedzi. „Dziękuję, dobrze" — dwa proste słowa, a ile satysfakcji dla wzorowego kursanta.

— Proszę objaśnić, do czego służy mikrofon? — pyta z kolei instruktor kogoś z dalszych ławek. Wywołany marynarz wstaje zarumieniony i „zaczyna się jąkać" — jak to mówią na kursie.

— Kto na ochotnika pomoże temu koledze? — pyta bosmat. Wstaje marynarz Serkuczewski i odpowiada:



Objaśnianie schematu telefonu

— Mikrofon służy... — kursant płynnie objaśnia działanie tej najważniejszej części aparatu, nic dziwnego, że tak składnie i dobrze

odpowiada, — jest przecież jednym z lepszych uczniów kursu.

Nauka na kursie nie kończy się jednak na wykładach. Już po godzinie tych samych marynarzy spotykamy na wzgórzach, okalających port wojenny. Z polowymi aparatami, przewieszonymi przez ramię i tyczkami w rękach, przekładają linię telefoniczną jedną, lub dwurzędową. Mroźny wiatr, wiejący od strony morza, zarumienił ich młode, wesołe twarze i choć zbocza pagórków są śliskie, pokryte topniejącym śniegiem, biegną szybko na przełaj, przez łąki i pola, rozkręcając bęben z kablem. Gdzieś od strony Helu nadpłynął do przystani nasz największy niszczyciel „Błyskawica". Kursanci przerwali na chwilę pracę, by popatrzeć na smukłe kształty stalowego okrętu i pomachać ręką swym kolegom z pokładu. Odpowiedziały im trzepotaniem barwne flagi sygnałowe okrętu, targane silnym wichrem, który zwiastował nadciąganie sztormu...

J.

Chwila w porcie



fot. E. Zdanowski

(Reminiscencje)

W jednym z owych licznych słonecznych poranków październikowych, jakie w tym roku szczodrze radowały nas wyzłoconymi barwami polskiej jesieni, znalazłem się w porcie.

Oczekiwanie na spóźniający się przewóz, którym miałem przeprawić się na północną stronę Kanału Portowego wykorzystałem na powierzchowne oględziny przycumowanego w bezpośredniej bliskości przystani MTK starego szkunera szwedzkiego. Czerstwy, wyblakłooki brodacz z nieodzowną fają w zębach — najwidoczniej bosman statku, wraz z młodym, ryżawym chłopcem rozsiadł się na krawędzi otwartego luku. Obaj pracowicie obszywali grotżagiel odprutym zeń likiem. Wytrzepało im widocznie na wczorajszym sztormie kilka ładnych brytów i teraz, korzystając ze słonecznej pogody biedzą się nad naprawą.

Widok żaglowca, choćby był nim podupadły transportowiec kiepskiego złomu, nastraja chyba każdą, wiatrami wielu mórz przewianą, duszę starego, uczciwego marynarza nigdy niewygasłą tęsknotą przestrzeni i dalekich horyzontów. Wystarczy naprawdę widok byle zmoczonego żagla, który nie zdążono jeszcze wysuszyć i zwinąć, zamocowań sztormowych czy solnych nalotów na żelaznych częściach pokładowego osprzętu czy takielunku, słowem wystarczy byle ślad tak niedawnego pobytu w otwartym morzu na świeżym wietrze, aby ów wiecznie żarzący się płomyk rozbłysnął nagle w żywy płomień pożądania morskiej, nieograniczonej przestrzeni — w duszy człowieka morza, przebywającego zbyt długo na lądzie.

Portem macierzystym mojego szkunera okazał się, po zerknięciu na rufę, Marstal. Nowy impuls! Widocznie danym mi było w tym dniu sięgnąć pamięcią z przeszłości naszego portu.

Przed oczami stanęły mi lata budowy naszego, okaleczonego dziś inwalidy, portu gdyńskiego, gdy pracowity, jękliwy skrzyp drag czerpakowych, bagrujących niestrudzenie dzień i noc torfiaste podłoże Chylonki, był cząstką bytu starych Gdynian, i wplótł się już na zawsze w cykl odnoszonych wrażeń, podążał za nami wszędzie, jak własny cień. Widok starannie wyremontowanej nawierzchni Nabrzeża Polskiego nasunął mi nowe wspomnienie. Pamiętam, że bagrowanie tutaj, ze względu na grząskie podłoże dna, musiało sięgać daleko na południe.

Tu, gdzie obecnie remontuje się Cukroport, a na doszczętnie zniesionych zabudowaniach Etapu Emigracyj-

(c. d. na str. następnej)

(c. d. ze str. 9)

nego piętrzą się zwały gruzu z całego portu, hen daleko, aż po Urząd Celny w czasie budowy tego portu szumiały fale, gdy parowym promem przeprawialiśmy się z oksywskiej na gdyńską stronę. Gdy kanał wykończono i opirstowano, a na Oksywie przeprowadzono okrężną brukowaną drogę, prom ów został skasowany i odstąpiony na pewien okres Marynarce Wojennej, gdzie służył jako stacja torpedowa. Dzięki obustronnie umieszczonym śrubom mógł on obracać się na miejscu i dla tej właściwości został żartobliwie nazwanym „oerpe patefon".

Ale to jeszcze nie najdawniejsze czasy. Ów Marstal przypomniał mi dużo wcześniejsze...

Rok 1923, 24 — ówczesny „port" gdyński — dziecko jednego z najpierwszych entuzjastów Polskiego Morza — inż. Wendy, to ażurowy palowy pomost z przytulonymi do jego ostrogi, zagiętej na północ, kilku pierwszymi okrętami Mar. Woj. Dwa jakieś na próbę zbudowane kesony, zatopione jako prowizoryczna głowica pomostu, napełnił ciężką czerwoną i tłustą ziemią powracający z dalekiego rejsu (z pierwszej zarównikowej podróży polskiego okrętu) statek szkolny „Lwów" — pracowity staruszek i poprzednik popularnego dziś „Daru Pomorza" — pozbywając się w ten pożyteczny sposób przymusowo, z braku ładunku, przywiezionego balastu.

Niewielu zapewne z dzisiejszych Gdynian wie, że gdzieś w połowie długości szwedzkiego nabrzeża, leży kilkaset ton ziemi brazylijskiej. Wtedy to po wizycie francuskiego krążownika który daleko gdzieś zakotwiczył się na otwartej redzie, wypuszczając pierwszych murzynów w opłotki gdyńskie, przybył bodaj pierwszy statek handlowy do naszego portu, — właśnie z Marstal. Był nim szwedzki szkuner „Wenus" (w ciągu dwudziestu kilku lat nazwy tej nie zapomniałem). Rzucił on kotwicę możliwie najbliżej linii brzegu, gdzieś w okolicach dzisiaj remontowanego basenu rybackiego, a popuściwszy się na spring przy rzuconym z rufy werpie rozpoczął ładowanie kantówek, podholowywanych mu z zawietrznej wiosłowymi łodziami pod burtę. Mokre wziętki unosił wprost z wody własnymi zastrzałami. Drzewo zwożono wozami na plażę, zrzucano przy samym brzegu, a następnie końmi ściągano do wody, skąd zabierały je na hol dwie jakieś z Gdańska wypożyczone łodzie. Trzeciego dnia tej zbożnej pracy eksportowej przyszedł przybój i poczciwe koniska zbuntowały się ze strachu przed białymi, szumiącymi grzywaczami. Robotę trzeba było przerwać na parę dni. Nie smucili się z tego powodu rozweselani nieomal bez przerwy „wodą ognistą" szwedzcy marynarze ze szkunera, którym tego rodzaju rozkosze utrudniała prohibicja ich kraju. Napić się można było w owym czasie w niezapadłej wtedy jeszcze pod ziemię oberży „Pod Dębem" Wojewskiego, rzeczywiście osłoniętej stuletnim, rozłożystym dębem, stojącym pośrodku piaszczystej drogi, wiodącej na południe ku traktowi gdańskiemu, a na północ — pod wiekowy kościołek oksywski. Na tym odcinku droga przypominała do złudzenia dzisiejszy szlak Dębogórze — Osłanino i dalej Puck po północnej stronie kępy oksywskiej — z tą tylko różnicą, że między ową drogą, a wspomnianym już ażurowym drewnianym molo stał tuż prawie przy plaży, nieduży baraczek z blachy falistej z na wpół zakopaną w ziemię cysterną wagonową i czterema słupami telegraficznymi — podstawy zaimprowizowanego Punktu Obserwacyjnego. Baraczek ów — to „centralne magazyny zaopatrzeniowe" Mar. Woj. Tam, z maleńkiego przystanku kolejowego Gdyni, gdyśmy przyszli z własnymi workami na plecach, otrzymaliśmy komplet umundurowania marynarskiego. Z jakąż radością zrzuciliśmy zielone mundury podchorążych!

* * *

Z Kanału Portowego utrudzony, zasapany holowniczek taszczy pochylony keson. Szybko rośnie nowy łamacz fal i zabliźniają się rany, zadane naszemu portowi przez brunatnego barbarzyńcę. Wkrótce port nasz będzie piękniejszy i sprawniejszy, niż był przed wojną. Tak trudno w to uwierzyć nawet tym, którzy jeszcze ćwierć wieku temu słyszeli szum nadbrzeżnych traw torfiastych łąk — u ujścia błotnistej Chylonki do cichych wód zatoki...

Nauta.

WŚRÓD RYB I RYBAKÓW

(Dokończenie ze str. 5)

Przechodzimy w kierunku przeciwległego basenu Prezydenta, gdzie kilkadziesiąt kutrów przycumowało już przy nabrzeżu, a co chwila z głośnym klekotem silników przybywają nowe. Pachnie tu rybą i solą, wiatr świszcze dziko w wiszących na olinowaniu sieciach, woda bije o burty, kołysząc miarowo kutrami.

Na nabrzeżu zgromadziły sie rodziny rybaków, czekając na powrót żywicieli, by pomóc im w wyładunku. Zajechały ciężarówki, sapiąca lokomotywa z głośnym dzwonieniem wtoczyła na pobliską bocznicę kilka wagonów — chłodni. Nie tylko rodziny podchodzą bliżej do kutrów. Oto kilku małych, nędznie odzianych chłopców, jakaś dziewczynka dygocąca z zimna, ze smutkiem patrzą na kosze pełne ryby. Widzą to wyładowujący.

— Aleks, widzisz tam Józkową dziewczynę?

— Stoi niedaleko.

— Wybierz kilka ładnych ryb, łosoś też gdzieś tam musi być, zawołaj ją tu i daj.

Matka ciężko pracuje, małych sześcioro, bieda. Trzeba pomóc. Józek był dobry kamrat.

Morze go zabrało, rodzinie trzeba pomóc.

— Jo, rychtyk, taki nasz obowiązek. Marynkaaa!

Za małą chwilkę oczy dziewczynki radośnieją na widok pięknych dużych flądar i dorszy. Łosoś wywołuje łzy. Mówi, że za dużo, lecz Aleks nie pyta tylko kładzie.

— Uredzisz to?

— Tak... Dziękuję. Szybko, niemal biegnąc, rusza w kierunku miasta.

Rybacy mają dobre serce, niejednego poratują w potrzebie. Taki jest zresztą rybacki zwyczaj, że prośbie odmówić nie wolno. Obok kutra „Gdy-50" przysiadł na zadzie jakiś pies. Spogląda na kosze pełne ryby i oblizuje się. To stary ich znajomy, „Puk", codzienny „gość" po swego dorsza, z którym rzeczywiście po chwili rusza dumnie do domu. Tymczasem piętrzą się skrzynie z rybą, stają szeregi koszy. Zapada wieczór. Rybacy zmęczeni połowem śpieszą z robotą. Co chwila jakiś kuter wycofuje się na inne miejsce, ustępując wracającym z morza. Auta jeżdżą bez przerwy, rybacy zacierają ręce. Połów, mimo ciężkich warunków atmosferycznych, udał się, strat w sprzęcie nie ma, zarobek będzie — jak mówią, „na czysto". Odbiorca wypisuje rachunki, później wystawi czek i transakcja skończona.

Deszcz pada bez przerwy. Jest już ciemno, i tylko portowe latarnie świecą pracującym, w wiszących sieciach wyje dalej wiatr, a od morza ciągnie szum rozkołysanej fali...

Stanisław Woliński.

HISTORIA WYPRAW POLARNYCH

od XVIw. do „Czeluskina"

Ekspedycja polarna statku „Czeluskin", w 1933/34 ze względu na jej przebieg, wyjątkową dzielność uczestników i ogromne znaczenie naukowe — ściągnęła na siebie uwagę milionów ludzi. Żeby zrozumieć znaczenie tej ekspedycji, mającej na celu uruchomienie północno-wschodniej linii żeglugowej, łączącej ocean Atlantycki z oceanem Spokojnym przez morza basenu północnego należy sięgnąć do historii ekspedycyj polarnych. Opanowanie Arktydy — czyli idea przepłynięcia wzdłuż wybrzeża północnej Azji jednym rejsem zaprzątała umysły badaczy naukowych w przeciągu lat 400.

Wróćmy na chwilę do historii. Arktyda czyli kraina wiecznych lodów została odkryta przez człowieka o wiele później niż inne lądy naszej kuli ziemskiej. Badania naukowe, mające na celu opanowanie tej 6-tej części świata szły jednak bardzo opieszale. I nic dziwnego. Ostry klimat i lód, nawet latem pokrywający większą część morza i ogromne nieprzemierzone przestrzenie, oto przeszkody, unicestwiające wszelkie poczynania badaczy. I dopiero — wysoki poziom nowoczesnej nauki i techniki, zdecydowana wola, odwaga i wytrzymałość ludzi dążących do osiągnięcia zamierzonego celu, — pozwoliły wyrwać tajemnice biegunowi.

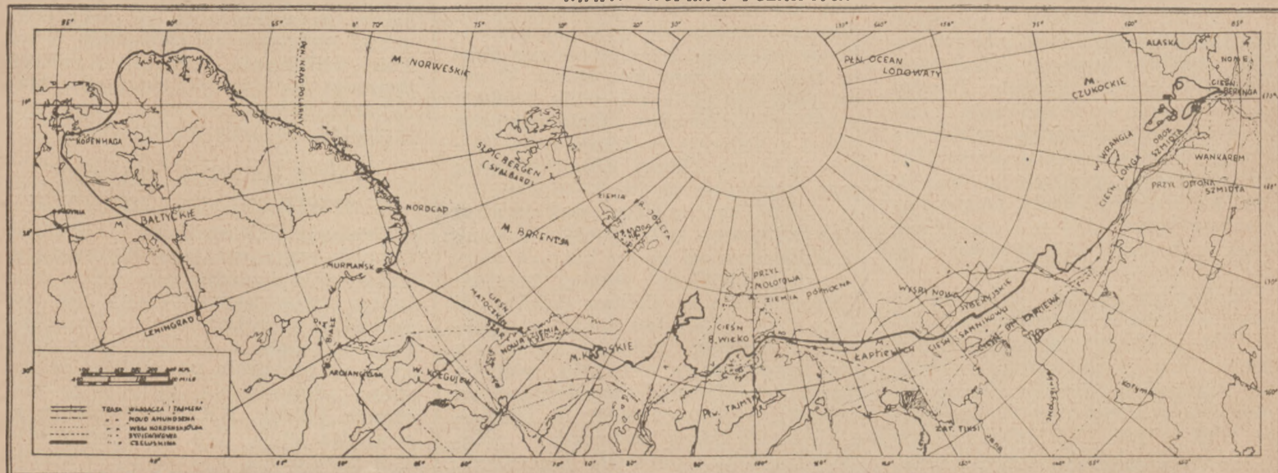
Mentalność kupiecka w okresie wypraw kolonialnych nie objęła badań naukowych krainy odwiecznych mrozów. Arktyda była raczej przedmiotem rywalizacji współzawodniczących ze sobą na różnych kontynentach państw. Jeszcze w XVI w. kupcy Anglii i Holandii dysponując mglistymi wiadomościami z dziedziny geografii, pragnęli przez odkrycie północnej linii żeglugowej utorować nową drogę do bogatych Chin i Indii, gdyż południową linią żeglugową dookoła Afryki zawładnęły całkowicie Hiszpania i Portugalia. Prób odkrycia tej nowej północno-wschodniej drogi było bardzo wiele. W tym celu budowano nowe statki i kompletowano specjalne załogi. Licytowano się wzajemnie. Jedną z takich ekspedycji, zasługującej na szczególną uwagę, była wyprawa Holendra Beringa, który dotarł do Nowej Ziemi i spędził na niej zimę 1594 roku. W tym samym wieku Anglik Chancellor dotarł do ujścia Dźwiny, odkrywając tym samym szlak morski, łączący zachodnią Europę z „Moskowią", terenem rządów Iwana Groźnego. Jak na ówczesne warunki było to wielkie geograficzne odkrycie. Odkrycie to miało szczególne znaczenie dla rozwoju stosunków handlowych między Europą i Azją.

Wyprawy odbywały się na statkach handlowych, które mogły dojść tylko do morza Karskiego. Dalszą drogę zagradzał im lód. W tym samym okresie i później, to jest w 17 i 18 wieku kolonizatorzy rosyjscy posuwali się coraz bardziej na północ w poszukiwaniu nowych rejonów bogatych w zwierzęta o cennych w handlu futrach. Przykładem może służyć — Mangazja (terytorium dolnego biegu rzek Obi i Jamały). Nieliczna ludność tych obszarów przenosiła się coraz bardziej na północ w najbardziej głuche okolice i była maltretowana przez kolonizatorów, którzy zmuszali ją do płacenia wysokich podatków, t. zw. „jasak" — skórami cennych zwierząt. Warto nadmienić, że cenne futra były poważną pozycją w dochodach państwowych. Ale po barbarzyńsku tępione zwierzęta dość prędko zanikały. W poszukiwaniu nowych źródeł dochodu kolonizatorzy posuwali się coraz dalej na północny-wschód licząc na to, że uda im się „objasaczyć" jakieś nowe plemiona. Dla przykładu warto przytoczyć nazwisko kozaka Deżniewa, który doszedł do cieśniny Beringa i do półwyspu, który później nazwano jego imieniem. Deżniew wcale nie zdawał sobie sprawy z tego, że odkrył cieśninę oddzielającą Azję od Ameryki.

Niepowodzenia poszczególnych podróżników usiłujących odkryć nową trasę żeglugową na północnym-wschodzie ostudziły zapał Holendrów i Anglików w tym kierunku. Anglicy w międzyczasie rozgromili Hiszpanię a droga do Indii, z której ta ostatnia korzystała niepodzielnie — stanęła dla nich otworem. W tym okresie Rosja przekształca się w państwo morskie dzięki inicjatywie Piotra I. Za panowania jego następców tj. w 30-tych i 40-tych latach XVIII wieku zorganizowano „wielką ekspedycję polarną". Uczestnicy tej ekspedycji mieli wykonać mapę brzegów oceanu Lodowatego i oznaczyć na niej ujścia rzek Syberii. W ekspedycji uczestniczyło wielu marynarzy i hydrografów. Pomysł był dobry, ale wyposażenie nędzne. Małe statki z prymitywnymi przyborami technicznymi, pod kierownictwem odważnych marynarzy, od wielu lat pływających u północnych wybrzeży imperium, wychodziły na pełne morze, nie obawiając się lodów. Wielu z członków tych ekspedycji za zbytnią odwagę zapłaciło życiem. Tym niemniej udało się w ogólnych zarysach nakreślić północne brzegi imperium. Imionami tych ludzi nazwano morza, cieśniny i półwyspy, do odkrycia których przyczynili się. Są to: morze Łaptiewa, wybrzeże Ch. Łaptiewa i przylądek Czeluskina. Warto przypomnieć, że przyladek ten był odkryty przez Czeluskina w 1742 roku. Nieco wcześniej, tj. w 1728 roku, Anglik Cook przepłynął przez cieśninę Beringa, znaczenie której już się ugruntowało, — i idąc ku północy, doszedł do przylądka, który w jego pojęciu leżał na północnym krańcu lądu azjatyckiego. Przylądek ten nazwał Północnym, chociaż jest on położony niżej od przylądka Czeluskina, o istnieniu którego Cook nie wiedział.

Wiek dziewiętnasty szczególnie jego pierwsza połowa niewiele wnosi nowego w dziedzinę badań polarnych. Gnębione podatkami („jasak") — szczepy północne stopniowo wymierały. Wszelkie odruchy wolnościowe ludności tępiono z niezwykłą surowością. O żegludze na północy nie było nawet mowy. Dopiero w drugiej połowie 19-go wieku kupcy sybirscy, którzy okrzepli finansowo

MAPA WYPRAW POLARNYCH



znowu zainteresowali się tą kwestią. Interesował ich szlak komunikacyjny, łączący ujścia rzek Syberii z morzem, ze względu na możliwości eksportu skór, chleba, szczeciny. Kupiec Sybiriakow finansował ekspedycję Szweda Nordenskjölda, który po raz pierwszy w historii wypraw polarnych przepłynął od brzegów Norwegii do Oceanu Spokojnego. Droga ta była zbyt trudna i materialnie niewygodna. W ten sposób myśl o odkryciu i wykorzystaniu północno-wschodniej linii żeglugowej znowu nie została zrealizowana. Na czas dłuższy znowu o niej zapomniano. W międzyczasie rozpoczęła się seria wypraw o charakterze badawczo--naukowym. Uczestnicy tych wypraw postawili sobie za cel dotrzeć do Bieguna Północnego. I chociaż żaden z nich do bieguna nie dotarł, tym nie mniej zrobili szereg poważnych odkryć. Dla przykładu podamy austriacką ekspedycję Weiprechta i Peyera, która miała miejsce w roku 1872/73. Rezultatem tej ekspedycji było odkrycie i zbadanie szeregu wysp, które nazwano Ziemią Franciszka Józefa. Największe znaczenie ze względu na zrobione odkrycia, jak i ze względu na zebrany materiał naukowo-badawczy, niewątpliwie miała ekspedycja Nansena na „Fram'ie" w 1893 roku. Po ekspedycji Nansena wszystkie następne miały raczej charakter sportowy, chodziło o zdobycie rekordu i wreszcie w 1909 roku Amerykanin Peary dotarł do Bieguna Północnego. Nieco później dokonano szeregu przelotów na Biegun. Jakkolwiek jest to jaskrawym dowodem osiągnięć i rozwoju techniki, tym niemniej nie przyczyniło się to do pogłębienia wiadomości o Arktydzie. Decydującym dla zrealizowania zamierzeń, które zaprzątały umysły badaczy i naukowców przez lat 400, był wiek dwudziesty. Udział Rosji carskiej w ekspedycjach polarnych dwudziestego wieku był nieznaczny. Nie brakło wprawdzie śmiałych ludzi, ale na przeszkodzie stawały brak wyposażenia, absolutna obojętność, a czasem celowe przeszkody ze strony rządu, będącego u schyłku carskiego imperium. Nic dziwnego, że trudy śmiałków skończyły się katastrofalnie. Z tego powodu zginęli: Rusanow, Brusiłow, Georgij Siedor, którzy usiłowali na małych szkunerach dotrzeć do bieguna.

Silna flota lodołamaczy nie uczestniczyła w wyprawach polarnych i była jedynie zatrudniona w przewozach amunicji do portu w Archangielsku podczas pierwszej wojny światowej. Brak poważnych osiągnięć na odcinku naukowo-badawczym przekonał badaczy i uczonych o konieczności międzynarodowej współpracy. Jeszcze w 70-tych latach ubiegłego stulecia kierownik wspomnianej ekspedycji austriackiej, Weiprecht, postawił słuszny wniosek, że badania w Arktydzie muszą być prowadzone stale, a nie sporadycznie. Nawoływał on do międzynarodowej współpracy na tym polu, celem organizowania specjalnych obserwacyjnych stacji polarnych. On również zaproponował urządzać przynajmniej co 50 lat „Międzynarodowy Polarny Rok". Pierwszy taki rok miał miejsce w 1883 roku. Niestety, rezultaty były bardzo mizerne. Drugi Polarny Rok, czyli 1933, pokazał, że ZSRR robi w tym kierunku więcej, aniżeli wszystkie państwa świata razem wzięte. Ale o tym w następnym artykule.

inż. R. Glauberman.

(d. c. n.)

Ciekawostki

PODRÓŻ GRZEGORZA SZELECHOWA

200 lat temu podróżowanie nawet na utartych szlakach należało do przedsięwzięć ryzykownych i kosztownych. Ale gdy kogoś „ciągnęło w świat"? Nie chciał się zgodzić ojciec na żadne podróże Grzegorza Szelechowa, młodego kupca rylskiego. Uciekł więc Grzegorz z domu, przedostał się na Kamczatkę i tam wespół ze swoim kompanem, również młodym marynarzem Prybyłowem zmontowali statek do połowów i w r. 1776 ruszyli w nieznane. Całe 2 lata pływali po północnych morzach, zwiedzili wyspy kurylskie i wyspy aleuckie, a nawet odkryli grupę wysp nieznanych, które Szelechow elegancko „podarował" przyjacielowi nazywając je jego nazwiskiem.

Podróż opłaciła się sowicie, mimo że obdzielić trzeba było 40 marynarzy — członków wyprawy — przywieziono bowiem: 2 tysiące skórek bobrowych, 40 tysięcy fokowych, 6 tysięcy niebieskich lisów, 16000 kg kłów morsów i 80.000 kg fiszbinu. Już stary Szelechow nie protestował, gdy syn zaraz po powrocie do domu zaczął przemyśliwać o nowej wyprawie. Pomógł synowi jeszcze w zbudowaniu 3 żaglowców, które pod wodzą Szelechowa i braci Golikowych wyruszyły w 1783 roku na morze, tym razem jednak prosto ku brzegom Alaski. Dotarł tam Szelechow latem 1784 r. i na wyspie Kadiak u brzegów Alaski założył osiedle.

Podróże swe opisał Szelechow w książce wydanej w Petersburgu w latach 1791—1795 pod nieco przydługim tytułem: „Rosyjskiego kupca, wielmożnego rylskiego obywatela Grzegorza Szelechowa pierwsze podróżowanie od roku 1783 po rok 1787 z Ochocka po Wschodnim Oceanie ku brzegom amerykańskim ze szczegółowym opisaniem odkrytych przez Niego wysp, do których nie dotarł nawet słynny żeglarz angielski kapitan Cook".

W książce swej podaje Szelechow opis klimatu, flory i fauny odkrytych przezeń obszarów.

PODMORSKI TELEFON.

Pierwszą próbę ułożenia kabli telefonicznych i telegraficznych po dnie morza przeprowadzili już w roku 1850 Anglicy Walker i Jacob. Wybrali oni najwęższy odcinek kanału La Manche, między Dover i Calais. Szerokość kanału w tym miejscu wynosi około 33 km. Próba przełożenia pierwszego kabla podmorskiego nie powiodła się po prostu na skutek mylnych obliczeń przerwał się on przy zakładaniu i zatonął. Druga próba, przeprowadzona 13 grudnia 1854 r., mimo feralnej trzynastki, dała pomyślny rezultat. Po raz pierwszy w historii świata dwa kraje Francja i Anglia przedzielone morskim kanałem zostały połączone kablem podmorskim. Cztery lata minęły jednak, nim odważono się na przełożenie kabla pod oceanem. Zadanie to wydawało się w owych czasach nieosiągalne nawet dla fachowców, gdyż nie znajdowano sposobu na pokonanie wielkiego ciśnienia, które wynosiło około 4 kg. na 1 mm. kw. kabla. W roku 1858 udało się po wielu trudach przełożyć pierwszy podoceaniczny kabel z Valentiu w Irlandii do Trinity Bay na Nowej Ziemi, długość jego wynosiła około 3650 km.

Wkrótce kabel stał się zbyt ciasny i trzeba było przekładać drugi. Zdecydowano się na odcinek Oceanu Atlantyckiego, między Brestem (Francja), a Cap Codom (USA). W roku 1879 kabel ten został pomyślnie przełożony, jednak okazał się zbyt niewygodny w użyciu, więc po dwudziestu latach wymieniono go na bardziej nowoczesny. W następnych latach kable podmorskie połączyły ze sobą i pozostałe kontynenty. Świat stał się znacznie mniejszy...

Sport na Wybrzeżu

WYBRZEŻE — TWIERDZĄ BOKSU

Przygotowania P.Z.B. do Olimpiady letniej weszły nareszcie w stadium realizacji. Na obozie w Dziekance trenuje już 45, przeważnie młodych i rokujących dobre nadzieje, pięściarzy. Najwięcej, bo około 10 obozowiczów rekrutuje się z Wybrzeża, które stało się kuźnią talentów, między innymi na obozie są: mistrz Polski Antkiewicz — pierwszy bombardier Wybrzeża, Chychła, Rajski, Białkowski i in.

W meczu z Pomorzem, Wybrzeże ostatnio mimo zdekompletowanego składu uzyskało zwycięstwo w stosunku 10:6. Mecz nie stał na zbyt dobrym poziomie, gdyż właśnie w paradę organizatorom wszedł obóz w Dziekance, skąd nie udało się ściągnąć zawodników na ten mecz.

MARYNARZE ZAPROSZENI NA MECZ W GÓRACH

Do Klubu Sportowego Mar. Woj. wpłynęły zaproszenia do rozegrania spotkań z kilkoma klubami w kraju, m. in. zaproszenie na mecz bokserski nadesłała także Jelenia Góra. Fakt nadsyłania licznych zaproszeń dowodzi popularności bokserów Marynarki, którzy zdobyli w r. ub. mistrzostwo Wojska Polskiego.

YMCA GDAŃSK WALCZY W SPOTKANIACH LIGOWYCH

Drużyna koszykowa YMCA-Gdańsk reprezentująca Wybrzeże w Lidze, mimo posiadania kilku utalentowanych zawodników, nie ma szczęścia w rozgrywkach. Po ostatnim sukcesie z AZS-Kraków drużyna ta przegrała po zaciętej walce mimo prowadzenia 19:12 z ex-mistrzem Polski KKS z Poznania w stosunku 29:36. Gra stała na wysokim poziomie i wykazała równorzędność drużyn.

MODELARSTWO

STANISŁAW PETEREK

Polaka zwiedzającego zagranicę, uderza rzecz w Polsce niespotykana: działy morskie w muzeach, bądź też specjalne morskie muzea. Są one w Londynie, Paryżu, Kopenhadze, Karlskronie, Goeteborgu, Monaco, Oslo...

Nic dziwnego: muzea są skarbnicami pamiątek kultury, a wszystkie znane kultury są typu nadrzecznego lub nadmorskiego. Obecna nasza kultura europejska jest produktem skrzyżowania kultury śródziemnomorskiej z kulturą, która powstała nad brzegami morza Bałtyckiego i Północnego. Szukając przyczyn rozwoju dobrobytu i potęgi państw, znajdziemy klucz do nich na morzach. Dlatego właśnie muzea morskie są otaczane szczególną troskliwością, a będąc dostępne nie tylko dla badaczy, ale i dla szerokich rzesz publiczności, stają się niejako warsztatem pomocniczym przy rozwijaniu i rozpowszechnianiu kultury.

W muzeach tych poczesne miejsce zajmują modele statków. Czyżby dlatego, że są one efektowne?

Otóż nie. Mają one specjalnie ważne znaczenie, które może najlepiej unaoczni nam znajdujący się w Muzeum Historii Morskiej w Sztokholmie obraz, przedstawiający cara Piotra I w otoczeniu szkutników holenderskich na tle pięknego modelu żaglowca oraz niedokończonego modelu kadłuba. Gdyby zniknęły dokumenty pisane z tego okresu, omawiany obraz byłby dowodem, że w owych czasach modelarstwo okrętowe było zajęciem godnym zainteresowania monarchów i że modele statków współuczestniczyły przy tworzeniu floty rosyjskiej, ba, były jednym ze źródeł siły, która pozwoliła carowi Piotrowi zniszczyć potęgę szwedzką.

Modelarstwo okrętowe zagranicą rozpowszechnione jest i dzisiaj. Stanowi ono nie tylko specjalny zawód, ale nadto kulturalną rozrywkę dla ludzi różnych zawodów i różnego wieku, rozrywkę o wiele pożyteczniejszą, niż np. gra w karty.

Nie mogąc się tu dłużej zastanawiać nad jego znaczeniem wychowawczym, przypomnimy tylko fakt, znany naszym pedagogom, a mianowicie: był czas, że Szwedzi wychowywali swą młodzież przez prace ręczne, jak wyrób zabawek oraz drobnych przedmiotów domowego użytku (slöjd) i osiągnęli rezultaty, które dziś budzą podziw. Modelarstwo okrętowe wymaga większej precyzji, większego skupienia i większej zaradności, daje więc lepsze rezultaty wychowawcze, przysparza umiejętności technicznych, a nadto zbliża do źródła kultury — morza.

Dzisiejsze modelarstwo jest dziedziną bardzo zajmującą i rozległą, rozpadającą się na szereg działów. Z gruba wszystkie modele możemy podzielić na:

a) pływające,
b) pokazowe,
c) urządzeń pomocniczych (latarnie morskie, dźwigi, mechanizmy itp.)
d) złożone (konwoje, bitwy morskie na tle konfiguracji terenu, porty).

W szczególności wyróżniamy:

Modele historyczne dwóch rodzajów: jedne z nich budowane przed kilku wiekami, niejednokrotnie równocześnie ze statkami, które przedstawiały, stanowią dziś bezcenne dokumenty z minionych czasów i drugie, budowane dzisiaj według dawnych wzorów lup opisów, które można by raczej zaliczyć do szkolnych lub dekoracyjnych. W języku polskim dotychczas nie mamy opisu tych modeli.

Modele szkolne statków dawnych i współczesnych bardzo często posiadają odsłoniętą jedną burtę celem pokazania wnętrza ew. z ładunkiem. Umieszczane chętnie w oknach wystaw biur okrętowych oraz sklepów, sprzedających towary zamorskie.

Modele pływające żaglowe lub o napędzie mechanicznym — ulubiona rozrywka dzieci i dorosłych, używane są do specjalnych regat (wyścigów) oraz do doświadczeń. Modele żaglowe nadzwyczaj popularne zagranicą, posiadają i w Polsce obfitą, jak na nasze stosunki, literaturę.

Modele stołowe — przedstawiają istniejące dziś statki wojenne i handlowe od linii wodnej wzwyż. Służą do nauki lotników i artylerzystów morskich, jako „zabawki" dla oficerów wyższych stopni, projektujących szyki konwojów itp.

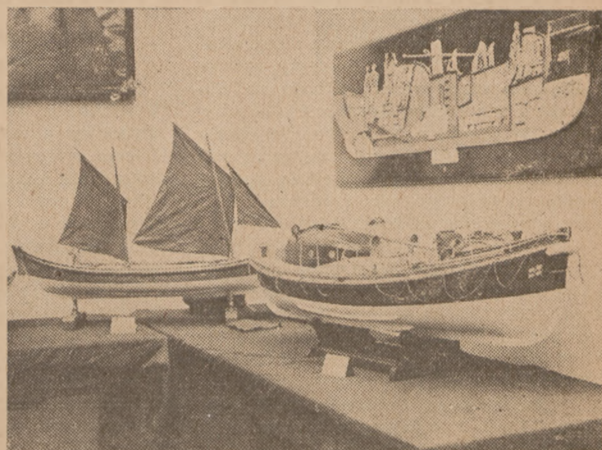
Modele dekoracyjne stanowią bardzo obszerną dziedzinę. Mniej nas będą interesować modele fregat upięte na fryzurach dam z epoki rokoka lub też model latarni morskiej z jarzącym się na wierzchu światłem, lansowany obecnie jako ozdoba główki niewieściej przez fryzjerów australijskich, choć i tego rodzaju ekstrawagancje mogą być przejawem stosunku społeczeństwa do morza. Ale weźmy inny rodzaj: cacka jubilerskie ze złota, kości słoniowej lub innych szlachetnych materiałów. Ten rodzaj znany jest i w Polsce: na wystawach w Gdyni można zobaczyć fregaty z... bursztynu. Stają przed wystawami marynarze zagraniczni i w niezrozumiałych językach roztrząsają z punktu widzenia fachowego sposób ustawienia żagli, rozmieszczenie masztów itp. Tego rodzaju drobiazgi wykonane artystycznie, mają dużą wartość, gdyż sprzedane zagranicą przysparzają krajowi dewiz, zaś sprzedane w kraju przyczyniają się do ściślejszego zespolenia społeczeństwa z morzem.

We wspomnianym Muzeum Historii Morskiej w Sztokholmie jest specjalny dział poświęcony modelom, wykonanym przez marynarzy na żaglowcach, którzy, znajdując się na morzu w długich tygodniach ciszy tworzyli cuda np.... w butelkach, posługując się jedynie dwoma patyczkami. Ile cierpliwości i pomysłowości wymagało wykonanie omasztowania i olinowania! Modele te ustawione są na równie pomysłowych i ozdobnych podstawkach.

W niektórych klubach żeglarskich można zobaczyć ściany, udekorowane modelami, wykonanymi w następujący sposób: klocek z jasnego drzewa, obrobiony w formie połowy kadłuba jachtu (model przecięty wzdłuż płaszczyzny diametralnej), naklejony jest na deseczkę z ciemnego drzewa. W jednym z klubów szwedzkich znajdują się modele wszystkich jachtów wybudowanych (a może tylko zaprojektowanych) przez członków Klubów w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat. Jest tego z pewnością wiele, zważywszy, że członkowie wzmiankowanego klubu mają razem około 900 jachtów.

Modele fantastyczne są to modele statków, które istniały tylko w wyobraźni swych twórców. Posiadają nieraz oryginalne rozwiązania szczegółów i zawierają wartościowe koncepcje.

Modele techniczne są niezbędne zwłaszcza w stoczniach. Jeżeli stocznia chce wypróbować jaki opór stawia wodzie nowozaprojektowany kształt kadłuba, buduje model w skali 1:10 i na specjalnym basenie przeprowadza doświadczenia. Tylko ostatnie dwa rodzaje modelarstwa



i fantastyczne i techniczne nie nadają się do masowego rozpowszechnienia.

Spróbowaliśmy zestawić całość modelarstwa w kilku zasadniczych grupach. Można by je ująć np. według przeznaczeń, jak modele okrętów wojennych, statków handlowych, pomocniczych, mechanizmów okrętowych itp., bądź też według sposobu i materiałów, z jakich są wykonane (klockowe, dłubane, klepkowe, klejone z papieru).

To, że poziom modelarstwa w wielu krajach jest bardzo wysoki, wynika nie tylko z dawnej tradycji morskiej tych krajów, ile ze świadomych i konsekwentnych wysiłków w tym kierunku. Dzięki nim istnieją modelarnie przy muzeach i przy wyższych szkołach technicznych. Te prowadzone naukowo zakłady są wzorem dla innych modelarni, jednak w szeregu wypadków nie dorównywują upartej, nie liczącej się z wysiłkiem, czasem i pieniędzmi pracy amatorów. Poza tym istnieje specjalna prasa, np. za czasów hitlerowskich w Niemczech miesięcznik „Die Seekiste", posiadający specjalne wydanie dla młodzieży szkolnej. Potrzeba spowodowała powstanie przemysłu pomocniczego, który dostarcza modelarzom gotowych części, jak np. miniaturowe bloczki, działa, kotwice itp.

Jeżeli chodzi o Polskę, to jak zaznaczyliśmy, ruch modelarski jest dopiero w powijakach. Dotychczas mamy dział morski, a właściwie zaczątek działu w Muzeum Wojska w Warszawie. Trzeba jednak mieć nadzieję, że powstające pod egidą Instytutu Bałtyckiego Muzeum Morskie w Szczecinie uruchomi własną modelarnię choćby po to aby wspomnianemu Muzeum dostarczyć wartościowych eksponatów. Modelarnia ta, publikując swe osiągnięcia, przyczyniłaby się do podniesienia poziomu polskiego modelarstwa.

Ale już możemy, opierając się na istniejących wydawnictwach, przystąpić do rozpowszechnienia modelarstwa. Na jeden rok, a może nawet na dwa lata, materiału starczy. Należy zainteresować tą sprawą w większym, niż dotychczas, stopniu koła szkolne Ligi Morskiej i drużyny wodne Związku Harcerstwa Polskiego, trzeba obudzić odpowiednie zainteresowanie w organizacjach młodzieżowych. Modelarstwo trzeba wprowadzić w ramach prac ręcznych do szkół.

Pierwsze kroki w tym kierunku już zrobione.

Czasopismo „Żeglarz", „Młodzież Morska" i „Marynarz Polski" opisały sposób budowy kilku łatwych modeli, z tego zakresu, Kuratorium Okręgu Szkolnego Gdańskiego przeprowadziło w r. ub. regaty modeli żaglowych, a Państwowe Centrum Wychowania Morskiego wyraziło gotowość zorganizowania odpowiedniego kursu dla nauczycieli.

Każdy model starannie wykonany, posiada wartość dekoracyjną. Może nieprędko modele staną się ozdobami mieszkań prywatnych, ale spodziewać się należy, że w krótkim czasie zapełnią zbiory szkolne, świetlice itd. i wyrugują obecnie sprzedawane zabawki wykonywane z pominięciem najelementarniejszych zasad budowy statków, a zarazem przyczyniając się do bliższego związania polskiego społeczeństwa z morzem i wychowując zastępy młodych konstruktorów i wynalazców, umożliwią lepsze opanowanie morza.

Z kroniki L. M.

Dar świąteczny dla załogi ORP „Błyskawica".

Koło Szkolne przy XII Państwowym Gimnazjum i Liceum im. Skłodowskiej-Curie zebrało dla Załogi „Błyskawicy" - 50 książek. Podarunek ten, który świadczy m. in. o żywej działalności Koła — będzie niewątpliwie mile przyjęty przez „wilków morskich" z naszego okrętu.

Przystań Ligi Morskiej w Janikowie będzie odbudowana.

Od roku 1921 — Liga Morska była właścicielem pięknego ośrodka sportów wodnych, przystani i budynku — nad jeziorem w Janikowie. Ośrodek ten cieszył się wielkim powodzeniem i był masowo wykorzystywany przez młodzież i starszych członków L. M., organizowano tam regaty, zawody pływackie itp. Zniszczony przez lata okupacji został on obecnie oddany na własność miejscowemu Oddz.. L. M.

W Inowrocławiu został powołany Komitet Honorowy budowy przystani i Ośrodka Sportów Wodnych nad jeziorem w pobliskim Janikowie. W skład Komitetu Honorowego budowy weszli przedstawiciele władz państwowych, samorządowych, wojska, duchowieństwa i organizacji społecznych. Komitet Budowy, na czele którego stoją prezes Oddziału ob. Śliwiński i wiceprezes Gorelewski — przystąpił do pracy, z opracowanymi szczegółowo planami, których realizacja jest uzależniona między innymi od zainteresowania miejscowego społeczeństwa i uzyskania potrzebnych funduszów.

Członkowie Kół Szkolnych Ligi Morskiej przy Państwowych Gimnazjach i Liceach Żeńskich na terenie Pomorza, którzy pragną nawiązać korespondencję dla współpracy z innymi Kołami Szkolnymi, zechcą podać adres do Koła Szkolnego Ligi Morskiej przy Państwowym Gimnazjum i Liceum Żeńskim w Bielsku. woj śląsko - dąbrowskie.

Zimą wre praca w Ośrodku Zarządu Głównego Ligi Morskiej w Kruszwicy

Po zamknięciu sezonu letniego i ułożeniu całej flotylli na leże zimowe, już od połowy listopada ub. roku nowa grupa młodzieży korzysta z jego urządzeń. Koło Szkolne L. M. przy miejscowej średniej szkole zawodowej — chcąc umożliwić wszystkim członkom poznanie budowy jednostek wodnych — urządziło tu w porozumieniu z admin. Ośrodka ob. Waszkowiakiem Z. kurs modelarstwa szkutniczego, a w najbliższym czasie przystępuje do budowy prawdziwych już kajaków i łodzi.

Ambicją Koła jest szkolić swych członków na jednostkach, wykonanych samodzielnie. Opiekunem Koła jest ob. Marian Gonek, naucz. szkoły zawodowej. Życzymy Kołu dobrych wyników pracy.

Kurs w Zakopanem.

Staraniem Oddziału Stołecznego odbył się w dniach od 27.12. 1947 roku do 8.1. 1948 roku kurs dla młodzieży — działaczy Ligi Morskiej.

Młody Oddział Stołeczny wykazał zdolności realizowania swoich zamierzeń, mimo wielu trudności, a doświadczenie zdobyte obecnie — wykorzysta niewątpliwie przy organizowaniu nowych tego rodzaju imprez.

Nowy Ośrodek Ligi Morskiej w Czaplinku nad jez. Drawskim.

Staraniem Oddziału Ligi Morskiej w Czaplinkach, woj. szczecińskie — został wydobyty z wody, zabezpieczony i częściowo wyremontowany tabor pływający kilkunastu jednostek wioślarskich, żeglarskich i motorowych. Kilka z nich uruchomiono już w ub. sezonie. Piękne położenie nad jeziorem, liczne jednostki żeglarskie —, stwarzają tu bardzo dobre warunki rozwoju sportów wodnych i ośrodka. Dla uruchomienia jednostek, znajdujących się pod opieką Oddziału potrzebny jest duży wkład pracy i gotówki.

W jeziorze znajduje się jeszcze szereg zatopionych, niszczejących łodzi i jachtów, których wydobycie zależne jest od uzyskania odpowiednich funduszów

Witamy nowe Koło Szkolne LM.

W Choszcznie — Okręg Szczeciński — powstało dnia 4.10 1947 nowe Koło Szkolne L. M. Opiekunka Koła, ob. Maniukowa Józefa zapoznała zebranych z celami i zadaniami Ligi Morskiej. Poznanie morza i Pomorza, zrozumienie ich znaczenia winno być ambicją każdego członka Koła — szczególnie na Ziemiach Odzyskanych, które są pomnikiem bohaterskich wzmagań w ciągu wieków i zwycięstwa Polski dokonanego w naszych oczach.

Wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Halec Anatol, Gozdera Helena, Lyko Władysław i Jakubowski Marian. Koło liczy 29 członków. Zarząd Koła przystąpił zaraz do pracy, organizując sekcje: kulturalno - oświatową, korespondencyjną i sportową. Postanowiono zorganizować wycieczkę nad morze. Życzymy Kołu pomyślnego rozwoju i dobrych wyników pracy.

Konkurs z nagrodami dla młodzieży Kół Szkolnych w Inowrocławiu.

Zarząd Oddziału Ligi Morskiej w Inowrocławiu, wykonując zalecenia władz zwierzchnich L. M. przystępuje w okresie zimowym do propagowania idei morskiej wśród młodzieży szkolnej, tej części narodu polskiego, która ma się stać za kilka lat silną awangardą ludzi morza.

W związku z tym Zarząd Oddziału ogłasza konkurs wśród młodzieży szkolnej połączony z nagrodami, za najlepiej opracowany temat dotyczący zagadnień morskich w Polsce, z podkreśleniem ważnej roli jaką winna odegrać Liga Morska. Tematy podadzą młodzieży Opiekunowie Kół Szkolnych. Konkurs został podzielony na trzy grupy, dla młodzieży szkół powszechnych i średnich. Dla każdej grupy Zarząd Oddziału przeznaczył po trzy nagrody, składające się z książek, gier itp.

Rozdanie nagród nastąpi na jednym z zebrań L. M. przy udziale nauczycielstwa. Podczas publicznego rozdania nagród zostanie wygłoszony okolicznościowy referat o pracy Kół Szkolnych Ligi Morskiej.

Szachy

(Redaguje H. Malinowski)

Otwierając dział szachowy jesteśmy przekonani, że młodzież nasza weźmie czynny udział w naszych konkursach, zaprawach teoretycznych i turniejach.

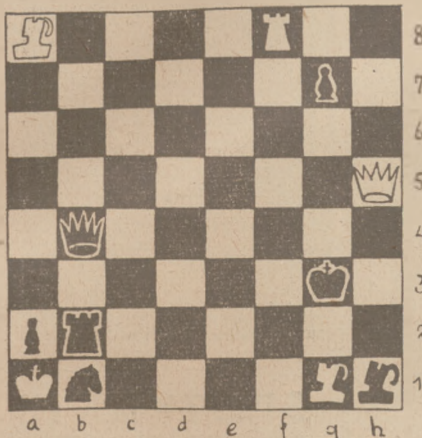
Na łamach naszego pisma będziemy zamieszczać kronikę szachową z całego świata.

Zbliżający się okres walk o mistrzostwo świata jeszcze bardziej zaostrzy ogólne zainteresowanie szachami.

Poczynając od dzisiejszego numeru rozpisujemy stały konkurs zadań szachowych. Cztery razy w roku będziemy ogłaszać wyniki z nazwiskami zwycięzców.

Za każde rozwiązanie zadania szachowego będzie ustalona ilość punktów w zależności od trudności rozwiązania zadania. Uczestnicy, którzy zdobędą największą ilość punktów, w ciągu 3 miesięcy, otrzymają premie.

ZADANIE NR 1
E. Umnow — (Moskwa)



Białe: Ka1, Hh5, Wf8 Ga8, Gg1 (5)

Czarne: Kg3, Hb4, Wb2 Sb1, Gh1, p a2, g7. (7)

Białe zaczynają, dając mata za 2 posunięciem.

Za prawidłowe rozwiązanie tego zadania zaliczamy 3 punkty. W zadaniu należy podać tylko pierwszy ruch.

Termin nadsyłania rozwiązań mija 15 lutego r. b.

MISTRZOSTWA MAR. WOJ.

4 stycznia br. w Gdyni rozpoczął się pierwszy drużynowy turniej o Mistrzostwo Marynarki Wojennej.

W jednostkach naszej Floty szachy zyskują coraz większą popularność.

W zawodach bierze udział 36 najlepszych szachistów, oficerów, podoficerów i marynarzy, wyeliminowanych w turniejach jednostek.

W pierwszej rundzie drużyna Dyonu Ścigaczy wygrała wysoko z Komendą Portu (6:2). Drużyna Sztabu zwyciężyła Kadrę (4 i 1/2 : 3 i 1/3). Druga runda przyniosła niespodziewaną porażkę Oficerskiej Szkole, która przegrała do Kadry w stosunku 2:6. Po 2 rundach na pierwsze miejsce wysunęła się młoda, ale zwarta drużyna Kadry Mar. Woj. mająca 9 i 1/2 punktów. Rozgrywki drużynowe potrwają do 2 lutego br. po czym rozpoczną się mistrzostwa indywidualne.

TURNIEJ NA WYBRZEŻU

Wielkie ożywienie w życiu szachowym panuje na Wybrzeżu. W Gdyni, Gdańsku, Lęborku i innych miastach rozgrywają się turnieje w świetlicach i klubach sportowych.

W Gdańsku 3 grudnia ub. roku rozpoczął się wielki turniej o mistrzostwo Wybrzeża. Udział bierze 16 najlepszych szachistów. Po 8 rundach na czele turnieju znalazł się Sulik z 7 i pół punktami. Zanotować należy nieudany start Roszkowskiego, który w 1 rundzie przegrał do Malinowskiego. Walki o mistrzostwo zapowiadają się bardzo ciekawie. Poziom gry wysoki.

NOWOŚCI Z ZAGRANICY

Moskwa, 25 grudnia ub. r. zakończył się wielki turniej Słowiański. I-szą nagrodę zdobył po ciężkiej walce arcymistrz Botwinnik 11 p. II Ragozin — 10 i pół, III—IV miejsce podzielili między sobą Smysłow i Bolesławski po 10 p., V miejsce — Kotow z 9 i pół punktami.

Reprezentant Polski — Kazimierz Plater zajął wraz z Sokolskim (Ukraina) 14—15 miejsce.

Brazylia, Sao Paulo. Niedawno b. mistrz Polski Najdorf ustanowił nowy rekord zbiorowej gry na ślepo (à l'aveugle).

Najdorf grał jednocześnie z 45 szachistami i po 23 godzinach (!) gry uzyskał sensacyjny wynik, bijąc rekord mistrza świata Alechina. Mistrz wygrał 39 partii, przegrał 2 przy dwóch remisach. Podczas gry Najdorf był badany i obserwowany przez specjalistów lekarzy.

Humor

Z cyklu: dowcipy bez podpisu



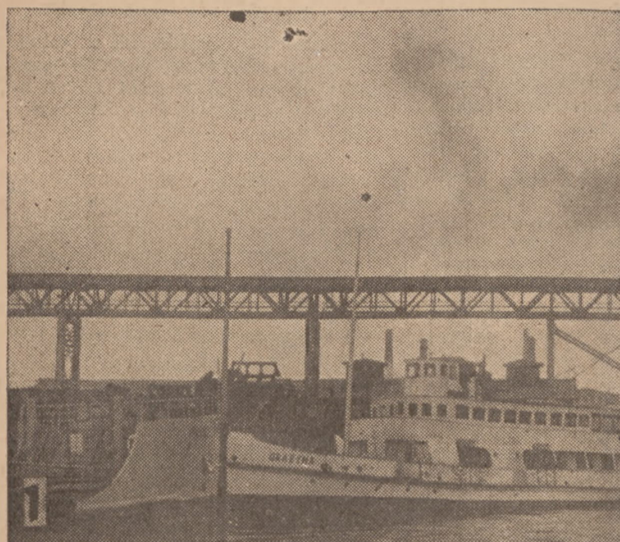
(„Dittybox")

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. Redaguje: Komitet Redakcyjny.
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wyk. w Z. G. „P. W." Nr. 4 w Gdyni

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 250, PÓŁROCZNA: 130, KWARTALNA: 75.—

Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów należy pisać p/a Warszawa, Widok 10.

Na morzu i na Wybrzeżu









SPOTKANIE W STOCZNI

Podobnie jak ludzie z dolegliwościami spotykają się w Ubezpieczalni czy Izbie Chorych, tak statki i okręty spotykają się u swego lekarza — w stoczni. Oto widzimy właśnie spotkanie różnych statków, z których każdy ma inne przeznaczenie i „funkcję":

1. m/s „Grażyna", przybrzeżny statek pasażerski. Obok: tankowiec „Turnia".

2. Załoga trałowca ORP „Kania", która pragnie zadokumentować fakt, że wprawdzie okręt wymaga napraw, ale ludzie na nim cieszą się najlepszym zdrowiem.

3. Największy z naszych tankowców m/s „Karpaty"

4. Burta o burtę, stoją przy sobie trałowiec ORP „Albatros" i stary tramp m/s „Morska Wola".

Fot. WAF, Uklejewski